

Der Text ist, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten, zum Vorlesen optimiert!

Vermerk zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach Paragraph 25, Absatz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz Nordrhein Westfalen (Abkürzung: VwVfG NRW)

Maßnahme

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Niederrhein plant an der L42 zwischen Geilenkirchen Nirm und Heinsberg Randerath den Neubau eines Geh- und Radweges auf der östlichen Fahrbahnseite.

Der geplante Rad-/Gehweg auf der Ostseite wird durch einen 1,75 m breiten Trennstreifen von der Straße getrennt und besitzt eine Breite von 2,50 m. Sowohl in Nirm als auch in Randerath schließt die Planung an den bestehenden Gehweg an, sodass die Fußgänger diesen nutzen können. An beiden Anschlüssen wird der Radweg an die Fahrbahn herangeführt, sodass die Radfahrer innerhalb der Ortschaften auf die Fahrbahn geleitet werden. In Randerath entsteht auf der Westseite eine 15 m lange und 2 m breite Aufstellfläche, die den Radfahrer ein sicheres Queren der Fahrbahn gewährleistet.

Die L42 zwischen Nirm und Randerath wird mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h befahren. Momentan sind die Radfahrer gezwungen auf der Straße zu fahren. Um die Gefährdung des langsamen Radverkehrs zu vermeiden soll der Rad-/Gehweg mit einem 1,75 m breiten Trennstreifen von der Straße entfernt liegen. Die Entflechtung soll die Sicherheit für den Radfahrer gewährleisten.

Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Paragraph 25, Absatz 3 VwVfG

Bei Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, soll der Träger der Maßnahme die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig, das heißt möglichst vor Stellung eines Antrages auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, über die Ziele des Vorhabens, die Mittel zur Verwirklichung und die voraussichtlichen Auswirkungen unterrichten. Zitat aus dem Paragraphen 25, Absatz 3 VwVfG NRW: „Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden.“ (Ende Zitat)

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben (Paragraph 25 Absatz3 VwVfG NRW) erfolgte für den Neubau des Rad-/Gehweges an der L 42 zwischen Nirm und Randerath eine Bürgerbeteiligung.

Da aufgrund der Covid-19-Pandemie die Durchführung von Präsenzveranstaltungen nicht möglich war, wurde ein Online-Beteiligungsverfahren durchgeführt.

Der aktuelle Planungsstand des Projektes, sowie weiterführende Informationen wurden auf der Straßen.NRW Internetseite im Zeitraum vom 27.09.2021 bis 08.10.2021 veröffentlicht.

Es wurde die Möglichkeit geboten schriftliche oder telefonische Anregungen und Bedenken zu äußern. Zusätzlich wurden Einzeltermine mit den Vertreterinnen und Vertretern der zuständigen Regionalniederlassung Niederrhein des Landesbetriebes Straßenbau NRW in der Bürgerhalle Würm angeboten.

In der örtlichen Presse wurde der Termin vorab ortsüblich bekannt gemacht, um interessierte Bürgerinnen und Bürger und Planbetroffene auf die Veranstaltung aufmerksam zu machen und diesen die Gelegenheit zu geben, sich zu informieren. Bekannte betroffene Anlieger wurden postalisch angeschrieben, die Träger öffentlicher Belange wurden ebenfalls angeschrieben.

Alle vorgebrachten Äußerungen der Teilnehmer der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung werden nicht Bestandteil des noch beginnenden Planfeststellungsverfahrens. Äußerungen und Einwendungen sind im Planfeststellungsverfahren gegebenenfalls wiederholt vorzutragen.

Einwendungen/Anmerkungen der Bürger und Träger öffentlicher Belange:

Es wird vorgeschlagen die auf der Kuppe stehende mehrstämmige Eiche zu umfahren um diese zu erhalten.

Der Landesbetrieb erklärt, dass diese Lösung betrachtet worden ist. Die Umfahrung der Eiche ist leider aus planerischer Sicht nicht möglich, da die Straße an dieser Stelle bereits eine Steigung von mindestens 4,5 % aufweist. Bei einer Verlegung des Radweges auf die Böschung hinter die Eiche werden Steigungen von mehr als 6% erreicht, was nicht mehr den gültigen Richtlinien entspricht und dem Radfahrer nicht zugemutet werden kann. Abgesehen davon würde die soziale Kontrolle verloren gehen. Als Ausgleich für die zu fällende Eiche werden in dieser Höhe hinten dem Radweg drei neue Bäume gepflanzt. Diese sollen das Baumtor wiederherstellen. Außerdem werden noch ein weiterer Laubbaum und vier Obstbäume entlang der L42 gepflanzt.

Die Notwendigkeit der Aufstellfläche wird hinterfragt.

Die Aufstellfläche ist für die aus Randerath kommenden Radfahrer dimensioniert. Es soll allen Radfahrern eine sichere Querung der Fahrbahn ermöglichen. Auf der Aufstellfläche können vor allem die unsicheren Radfahrer anhalten um in beiden Straßenrichtungen zu schauen und dann die L42 zu queren.

In Nirm hingegen wird keine Aufstellfläche gebaut, da hier die nach Nirm fahrenden Radfahrer auf dem Radweg stehen bleiben können um dann sicher die Fahrbahn zu queren. Der Radweg wird vor der ersten Grundstückzufahrt an die Fahrbahn geführt und ermöglicht somit ein senkrechtes Aufstellen des Radfahrers.

An dieser Stelle wird erwähnt, dass der Gehweg auf der Westseite der L42 einige Meter vorher endet und am Fahrbahnrand vor der Ortsausfahrt viele Fahrzeuge parken. Dadurch werden die Radfahrer in die Mitte der Fahrbahn gezwungen.

Eine Dimensionierung eines Gehweges erweist sich an dieser Stelle als sehr schwierig, da in diesem Abschnitt teilweise die Bebauung sehr nah an der Fahrbahn vorhanden ist. Ob ein Parkverbot in diesem Bereich möglich ist wird im weiteren Verlauf der Planung geprüft.

Ein Thema bei der Bürgerbeteiligung ist die Geschwindigkeit. In Richtung Nirm ist keine Geschwindigkeitsdämpfung vorhanden. Von 100 km/h wird mittels Ortschaftstafel auf 50 km/h abgesenkt und nach 50 m auf 30 km/h. Dieses abrupte Bremsen stellt eine Gefahrenquelle dar. Es wird vorgeschlagen auf der ganzen Strecke zwischen Nirm und Randerath auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h zu gehen.

In weiterem Verlauf der Planung wird ein Markierungs- und Beschilderungsplan erstellt. Dieser wird die Trichterung der Geschwindigkeit beinhalten. Ob eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 70 km/h zwischen den Ortschaften erfolgen kann, wird in diesem Zusammenhang geprüft.

Die Notwendigkeit der Maßnahme wurde in Frage gestellt. Es wurde angeregt, dass die Anwohner von Nirm und Randerath das umliegende Radwegenetz und vor allem den Weg entlang der Wurm nutzen. Die Anzahl der Radfahrer sei zu gering für den Bau eines Radweges.

Für den Landesbetrieb besteht der Planungsauftrag eine Radwegeverbindung zwischen Nirm und Randerath herzustellen. Auf der Prioritätenliste der Bezirksregierung Köln steht der Bau des Rad-/Gehweges zwischen Nirm und Randerath auf Rang 2. Ziel ist es, eine direkte Verbindung zwischen den Ortschaften zu schaffen und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Die aktuelle Verfügungslage sieht daher eine Entflechtung von Kraftfahrzeugen und Fußgängern/Radfahrern vor. Die Entflechtung erfolgt durch einen straßenbegleitenden Geh-/Radweg der durch einen 1,75 m breiten Sicherheitsstreifen von der Fahrbahn getrennt ist. Gerade für Kinder ist eine soziale Kontrolle wichtig und wird hier durch die Anlage des Rad-/Gehweges an der Fahrbahn verbessert.

Eine gut genutzte Radwegeverbindung stellt auch der Weg entlang der Wurm dar. Diese Verbindung beinhaltet aber auch einen Umweg.

Einige der umliegenden Wirtschaftswege weisen teilweise einen schlechten Untergrund auf und sind nicht für alle Radfahrer und Fußgänger sicher nutzbar. Zudem ist die soziale Kontrolle hier nicht überall gegeben.

Der vorhandene Gehweg in nördlichem Bereich der Baumaßnahme wird entsiegelt, da die Breiten nicht mehr den Richtlinien entsprechen.

Die Wirtschaftswege sowie die Grundstückzufahrten werden angesprochen. Es wird angeregt, dass die vorhandenen Zufahrten zu erhalten sind und für die landwirtschaftliche Maschinen befahrbar ausgebildet werden.

Alle vorhandenen genehmigten Zufahrten sind berücksichtigt. Die Wirtschaftswege werden mit Mindestradien ausgebaut. Schleppkurven sind nachgewiesen.

Der Anschluss an den Wirtschaftsweg bei Bau- km 0+120 wird als unbefahrbar bezeichnet. In einem Ortstermin wird der Ausbau der Zufahrt zu dem Wirtschaftsweg erläutert. Die geplanten Zufahrten zu den Wirtschaftswegen werden nach dem DWA-Regelwerk, Arbeitsblatt DWA-A 904-1, Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW) ausgebaut. Es werden die Mindestradien und Breiten eingehalten. Der vordere Bereich wird asphaltiert. In weiteren Verlauf ist eine Schotterbauweise vorgesehen.

Es wird angeregt die Zufahrt bis hinter die zweite Kurve zu befestigen, um das Wegschleudern der Schotterdecke durch abbiegen und Beschleunigen zu vermeiden. Die angeregte Bauweise wird im weiteren Verlauf der Planung geprüft.

Als ein weiterer Punkt wurde nachgefragt, wann die Maßnahme realisiert wird.

Zurzeit befindet sich die Planung an Ende des Vorentwurfs. Im Sommer 2022 wird ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Dieses Verfahren dauert in der Regel drei Jahre. Bei kleineren Maßnahmen ohne großen Widerstand kann man im besten Fall von mindestens einem Jahr ausgehen. Dies bedeutet, dass der Bau frühestens 2024 erfolgen könnte.

Die LWK NRW weist darauf hin, dass bei einer Verlegung des Geh-/Radweges hinter die Baumreihe in Randerath der Abtransport der Zuckerrüben vom Acker beeinträchtigt wird. Die Rüben wurden bisher auf ein auf der L42 stehendes LKW verladen. Nach dem Bau des Radweges stellt der Radweg mit allen Nebenflächen ein zu breites Hindernis dar. Hier kann der Landesbetrieb Straßenbau NRW jedoch keine Rücksicht drauf nehmen. Alle Wirtschaftswege und die genehmigte Grundstückzufahrten werden neu und regelkonform an die Straße angeschlossen. Alle Grundstücke, die sich in diesem Bereich hinter der überbreiten Trennstreifen befinden, sind an das Straßennetz richtlinienkonform angeschlossen. Dies sorgt für mehr Sicherheit, da die Landwirte die Straße beim Einfahren besser einsehen können und auch selber besser von den anderen Verkehrsteilnehmern gesehen werden.

Der geplante Arbeitsstreifen auf landwirtschaftlichen Flächen soll nach Forderung der Landwirtschaftskammer NRW aufgrund der hohen Schutzwürdigkeit der Böden nur im begründeten Fall beansprucht werden.

Bedenken hinsichtlich des temporär genutzten Arbeitsstreifens vor schädlichen Bodenveränderungen durch Befahren können durch Vorgaben aus dem Maßnahmenblatt V 3 mit der Zielkonzeption der Maßnahme - Eingriffsvermeidung durch Vorgaben für die bauausführende

Firma mit aufgeführten Beschränkungen - ausgeräumt werden. Hier heißt es "Bodenverdichtung und Bodenversiegelung sollen auf die Flächen beschränkt bleiben, die für die Baumaßnahme sowie die Baustelleneinrichtungen einschl. Baustraßen und Lagerflächen unbedingt benötigt werden. Auf den verbleibenden Freiflächen ist auf Bodenauftrag und -abtrag zu verzichten. Überschüssige Bodenmassen dürfen dort nicht gelagert werden. Die durch die Arbeitsstreifen temporär in Anspruch genommenen Flächen dürfen nicht befahren oder/ und verdichtet werden. Zum Schutz des Oberbodens und zum Erhalt der natürlichen Bodenstruktur sind die DIN 18915 "Bodenarbeiten" sowie DIN 18930 "Erdarbeiten" zu beachten".

Sollte es während der Bauausführung wider Erwarten dazu kommen, dass die Fläche im Ausnahmefall in einem Teilbereich doch befahren werden muss, gelten für den AN zwingend einzuhaltende Vorgaben (vorheriger Oberbodenabtrag, lastverteilende Baggermatten/ -platten oder ein lastverteilender Aufbau durch Schotter auf Vlies) um diesen Bereich zu schützen und Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen durch Unterbodenverdichtungen zu minimieren.

Im Weiteren würde zusätzlich noch die Wiederherstellungsmaßnahme aus dem Maßnahmenblatt W 1 greifen (Wiederherstellung aller bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen nach Abschluss der Bautätigkeiten gemäß ihrer ursprünglichen Ausprägung mit geeigneten Maßnahmen (z.B. einfache Bodenlockerung, Tiefenlockerung).

Eine angedachte Ersatzmaßnahme - Umwandlung einer 3.123 m² großen Ackerfläche (Gem. Dremmen, Flur 25, Flurstücksnummer 41) in extensives Grünland zum Ausgleich des Kompensationsdefizits – wird seitens der Landwirtschaftskammer NRW mit Bedenken gesehen. Es handelt sich bei dem Standort um Böden mit hoher Schutzwürdigkeit gemäß Standortwertekarte der Landwirtschaftskammer NRW (Abb. 1) sowie BK 50 des Geologischen Dienstes. Anstelle einer Umwandlung in Dauergrünland regt die LWK NRW an, produktionsintegrierte Maßnahmen wie extensiver Getreideanbau, doppelte Saatreihe, blühende Wegraine bzw. die Etablierung von Ackerrandstreifen etc. umzusetzen und hierfür sich mit den aktuellen Bewirtschaftern der Flächen in Verbindung zu setzen.

In verschiedenen TÖB-Terminen wurde bereits zuvor u.a. in Absprache mit der HNB und UNB eine Grünlandextensivierung als Ersatz für den Eingriff geplant. In dieser Planungsphase wird daher dieser abgesprochene Sachverhalt zuerst einmal so belassen. Zu einem späteren Zeitpunkt in der Ausführungsplanung kann noch geprüft werden ob anstatt einer Grünlandextensivierung eine PIK-Maßnahme umgesetzt werden kann. Der aktuelle Bewirtschafter soll kontaktiert bzw. angefragt werden.

Als Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist festzuhalten, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW für die Maßnahmen zeitnah das Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung Köln beantragen wird.

Ende der Veranstaltung ist der 08.10.2021

Kontakt

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Niederrhein,
Breitenbachstraße 90, 41065 Mönchengladbach

Ansprechpartnerin: Brandt Svetlana Telefon: 02161/409-486

Svetlana.Brandt@strassen.nrw.de